

## **ERLÄUTERNDER BERICHT**

# Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz

### **20914 Fröhlich-, Dufour-, Münchhaldenstrasse**

Abschnitt Bellerive- bis Dufourstrasse

Abschnitt Hornbach- bis Münchhaldenstrasse

Abschnitt Dufour- bis Mühlebachstrasse

## 1 Ausgangslage

### 1.1 Auslöser

Die Erschliessung mit Fernwärme löst im Gebiet Seefeld umfangreiche Werkleitungsbauten aus (siehe dazu Abb. 1). Es bietet sich die Chance, im Rahmen der Wiederinstandsetzung der Oberfläche die Strassenräume an die heutigen Bedürfnisse anzupassen und Sicherheitsdefizite zu beheben.

In der Fröhlich-, Dufour- und Münchhaldenstrasse soll die Hauptverbindungsleitung der Fernwärme realisiert werden. Das Projekt vom Energieverbund Tiefenbrunnen geniesst eine hohe Priorität und hat einen engen Zeitplan, der durch die Planung von Oberflächenmassnahmen nicht verzögert werden sollte. Die Planung und Definition der künftigen Strassenräume erfolgt deshalb im vorliegenden, separaten Projekt. Die Projekte sollen in einer späteren Phase zusammengeführt und sofern möglich, gemeinsam realisiert werden. Der Energieverbund Tiefenbrunnen plant eine etappenweise Umsetzung.



Abbildung 1: Perimeter und Drittprojekte

### 1.2 Auftrag

In Koordination mit den geplanten Werkleitungsbauten (FW E360°, WVZ, ERZ-Entwässerung und weitere) wurden folgende Themen geprüft:

Münchhaldenstrasse:

- Umsetzung des Alleenkonzpts (einseitige Baumreihe)
- Optimierung der Veloroute
- Erhöhung der Sicherheit beim Knoten Säntis- / Münchhaldenstrasse

Dufourstrasse:

- Optimierung der Veloroute
- Lückenschliessung Allee gemäss Alleenkonzpt

Fröhlichstrasse:

- Einführung einer Begegnungszone

### 1.3 Perimeter

Die Münchhalden-, Dufour- und Fröhlichstrasse gelten als Quartierstrassen und sind wichtige Velorouten von kommunaler Bedeutung, die an der Masterplan Komfortroute entlang des Seebeckens anschliessen. Die Seefeldstrasse (wird von der Münchhaldenstrasse gequert) mit ihren vielfältigen Nutzungen und den ÖV-Haltestellen bildet das Quartierzentrum. Sie gilt als wichtige Fusswegverbindungen im Quartier.

Für die Projektanalyse, Zielformulierung und Definition der Oberfläche wurden innerhalb des Projektperimeters die folgenden drei Abschnitte gebildet:

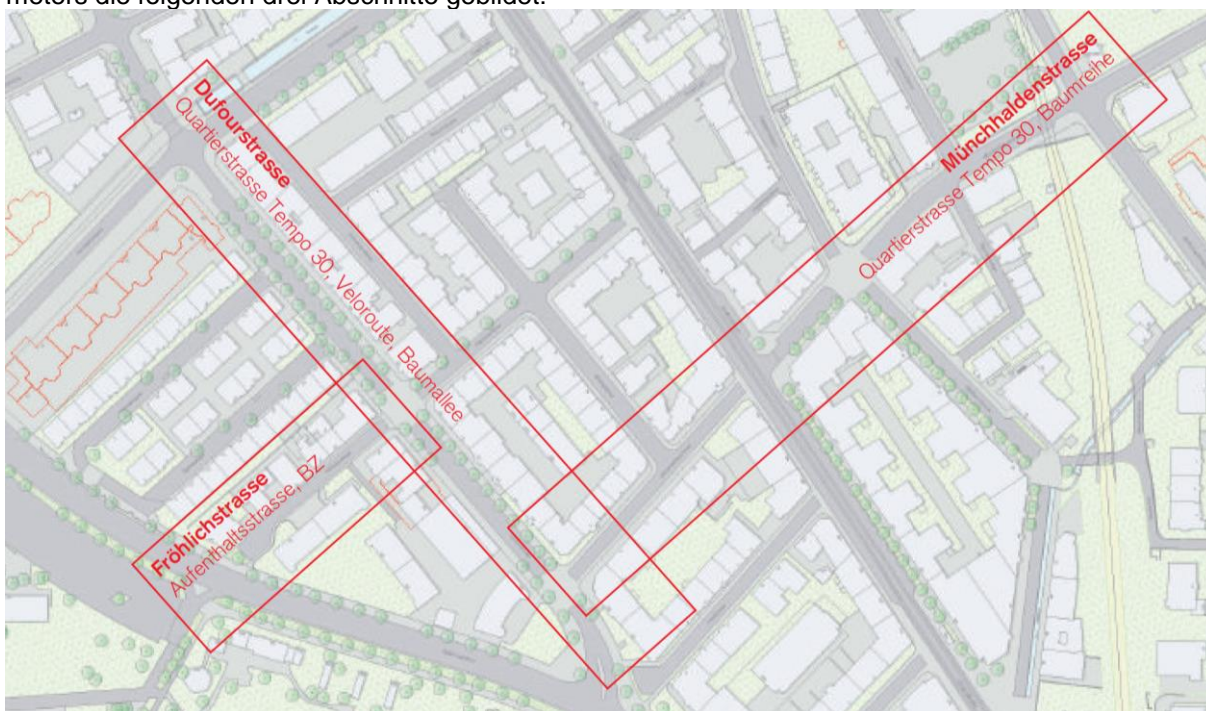


Abbildung 2: Abschnittsbildung (Darstellung Rombo GmbH)

### 1.4 Defizite / Potenziale

#### 1.4.1 Situation

Der obere Abschnitt der Münchhaldenstrasse ist durch eine überbreite Fahrbahn mit beidseitiger Parkierung und schmalen Trottoirs sowie fehlendem Grün charakterisiert. Der Abschnitt der Münchhaldenstrasse zwischen Seefeld- und Dufourstrasse liegt zwischen zwei Blockrändern mit privaten, nicht zugänglichen Vorgärten innerhalb einer dichten Quartiererhaltungs- und Kernzone. Die Trottoirs sind beidseitig sehr schmal und nicht begrünt. Die Dufourstrasse gilt als quartierweit bedeutende Quartierstrasse mit in Heckenkörper eingefasster durchgängiger Allee, grosszügigen Trottoirs und beidseitig angeordneten Parkplätzen. Die Parkierung wirkt sich negativ auf die bestehende Veloroute aus. Die Allee ist zwischen der Dufourstrasse 178 und 182/188 über einen Abschnitt von rund 50 m Länge unterbrochen. Das Trottoir entlang der Dufourstrasse 182/188 ist für die Zufahrt zum Fahrzeughändler und zur Garage über die gesamte Länge abgesenkt. Die Hofeinfahrt befindet sich zwischen den Gebäuden 182 und 188. In der Dufourstrasse 178 ist ein Neubau geplant. Die Erschliessung erfolgt künftig rückwärtig über die Fröhlichstrasse. Die insgesamt sehr schmale Fröhlichstrasse zwischen Dufourstrasse und Bellerivestrasse liegt in einem ruhigen Wohnquartier. Die Strasse wird als Zubringerstrasse, für Parkierungszwecke und als Veloroute sowie Zugangsweg zur Seeanlage genutzt. Die Trottoirs sind untermässig, die Aufenthaltsqualität ist gering.

Münchhaldenstrasse, Höhe Bahnlinie, Schulhaus



Dufourstrasse, Knoten Münchhaldenstrasse



Fröhlichstrasse, «Eingang» Dufourstrasse



Münchhaldenstrasse, Seefeld- bis Dufourstrasse



Dufourstrasse, Münchhalde- bis Hornbachstrasse



Fröhlichstrasse, Kehrplatz vor Bellerivestrasse



Abbildung 3: Fotodokumentation, März 2021 (Fotos: Rombo GmbH)

## 2 Zielformulierung

Im Fokus stehen die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie die klimatischen Ziele. Die Erschließungsfunktion soll dabei gewährleistet und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Es wurden für die drei Projektabschnitte folgende Ziele für die Umsetzung gesetzt:

Münchhaldenstrasse:

Erstellung einer neuen Baumreihe gemäss dem Alleenkonzept von Grünstadt Zürich.

Dufourstrasse:

Optimierung der kommunalen Veloroute.

Fröhlichstrasse:

Umsetzung einer Begegnungszone.

## 3 Variantenstudium

Das Variantenstudium erfolgte für jeden Projektabschnitt (siehe dazu Abb. 2) separat. Es wurden jeweils mehrere Lösungskonzepte geprüft, diskutiert und bewertet. Aufgrund einschränkender Rahmen- und Randbedingungen sind Lösungsansätze aufgrund ungenügender Machbarkeit weggefallen.

### 3.1 Variantengenerierung und Variantenanalyse

#### Münchhaldenstrasse

Für die Münchhaldenstrasse wurden drei Lösungsvarianten näher geprüft, die sich insbesondere hinsichtlich der Baumanordnung und des Umgangs mit dem Abschnitt Seefeld- bis Dufourstrasse unterscheiden.

#### Dufourstrasse

Bei der Dufourstrasse standen in der Variantendiskussion vor allem die Lückenschliessung der Baumallee, die Neuordnung der Parkierung und die Verbesserung der Veloroute im Vordergrund. Einige der Zufahrten entlang der Lücke fallen im Zusammenhang mit einem geplanten Neubau an der Dufourstrasse 178 weg. Wo neue Bäume bestehende Zufahrten tangieren, sollen überfahrbare Baumscheiben zum Einsatz kommen. Die in den Lösungsvarianten angedachte Neuordnung der Parkierung wurde in der weiteren Projektbearbeitung optimiert.

#### Fröhlichstrasse

Für die Fröhlichstrasse wurden insgesamt drei Lösungsansätze mit unterschiedlicher Anordnung von Bäumen und der Parkierung diskutiert. Die mittige Entwässerungsrinne und die einseitige Baumanordnung sowie das Schaffen eines Aufenthaltsbereichs auf dem heutigen Kehrplatz erscheint zweckmässig, um die heutige Quartier- zu einer Aufenthaltsstrasse umzugestalten.

### 3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

#### Münchhaldenstrasse

Für den oberen Abschnitt ist lediglich eine Optimierung der Baumstandorte sowie die Hinterfragung einer zweiten Baumreihe im Bereich der Seefeldstrasse notwendig. Für die Fortsetzung der Baumreihe im Abschnitt Seefeld- bis Dufourstrasse muss ein Einbahnregime mit Velo im Gegenverkehr eingeführt werden. Nur so lassen sich im knappen Querschnitt alle Bedürfnisse erfüllen. Der Einbahnverkehr hat lediglich eine Änderung auf die Wegfahrt aus dem Quartier zur Folge. Diese Änderung erscheint aber quartierverträglich, da aufgrund der Einführung des Einbahnregimes auf den benachbarten Quartierstrassen kein Mehrverkehr zu erwarten ist.

Die Sicherheit am Knoten Säntisstrasse wird mit einer Trottoirnase optimiert. Auf die Anhebung des gesamten Knotens wird aufgrund der vorliegenden Veloroute verzichtet. Nur mit dem Einsatz von Baumscheiben mit einseitiger Abdeckung kann eine minimale Trottoirbreite gewährleistet werden.

#### Dufourstrasse

Die Parkierung wird einseitig auf abgetrennten, vorgelagerten Bereichen angeordnet. Die Fahrbahn wird dadurch optisch verschmälert. Dank dem geschaffenen Abstand zwischen Parkierung und Fahrbahn wird die Veloroute sicherer. Auch die Querungen können damit für den Fussverkehr im Bereich der Knoten verbessert werden. Die privaten Zufahrten werden durch die geplanten Massnahmen nicht oder, wie im Fall der Garage, nur geringfügig beeinträchtigt. Die angehobene Fahrbahn beim Knoten Fröhlichstrasse wird zu Gunsten einer einseitig angeordneten Trottoirüberfahrt aufgehoben. Die Trottoirüberfahrt markiert den Eingang in die Begegnungszone Fröhlichstrasse.

#### Fröhlichstrasse

Die geplanten Werkleitungsbauten schränken die Möglichkeiten stark ein. Die mittige Entwässerungsrinne und die einseitige Anordnung der Baumreihe verleiht der Fröhlichstrasse den Charakter einer Aufenthaltsstrasse. Die Strasse soll zurückhaltend möbliert und ausgerüstet werden. Einen Aufenthaltsbereich mit zusätzlichen Bäumen und Sitzgelegenheit auf einer chaussierten Fläche wird anstelle der

blauen Zone Parkplätze im Bereich des Kehrplatzes geschaffen. Die Zufahrt und die Funktionalität der Veloroute sind mit der geplanten Gestaltung sichergestellt. Der Anschlussbereich an die Komfortroute des Veloverkehrs wird verbreitert. Dadurch wird auch das Konfliktpotenzial zwischen Fuss- und Veloverkehr im Bereich der wichtigen Fussgängerquerung minimiert.

### 3.3 Fazit

Die formulierten Ziele können nur mit einem Rückbau von Parkplätzen in der Blauen Zone und einer Optimierung der Fahrbahnquerschnitte erreicht werden. Zudem ist in der Münchhaldenstrasse eine Anpassung der Verkehrsführung sowie, für kurze Abschnitte, die Umsetzung von minimalen Trottoirbreiten notwendig. Insgesamt gewinnt das Quartier aber an Attraktivität, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit. Die Velorouten werden mit der Eliminierung von beidseitig angeordneten Parkplätzen sicherer und durch den Rückbau von Versätzen komfortabler. Das Projekt leistet auch einen grossen Beitrag zur Hitzeminderung. Weitere Massnahmen in dieser Hinsicht, wie die Entsiegelung von Parkplatzflächen, sind im Rahmen der Projektierung zu prüfen.

## 4 Bestvariante

### 4.1 Konzept

Das Konzept sieht vor, die Dufourstrasse als bedeutende Quartierstrasse zu stärken. Die Allee, als charakteristisches Merkmal der Dufourstrasse, gilt es dabei durchgängig zu schliessen. Die Münchhaldenstrasse wird mit einer einseitigen, durchgehenden Baumreihe ergänzt. Die Parkierung wird dabei reduziert und das flächige Queren innerhalb der Tempo 30 Zone gefördert. Die Fröhlichstrasse wird zur Aufenthaltsstrasse und Begegnungszone umgestaltet. In der stark verkehrsberuhigten Strasse werden die Bedürfnisse des Fussverkehrs in den Vordergrund gestellt. Es wird eine übersichtliche und flexibel nutzbare ebene Fläche geschaffen. Die Möblierung und die schattenspendenden Bäumen laden zum Spielen und Verweilen ein.

### 4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Fussgänger\*innen profitieren von der neuen Begegnungszone. So geniessen sie zusammen mit der Anwohnerschaft in der Fröhlichstrasse mehr Aufenthaltsqualität und eine höhere Verkehrssicherheit dank der tiefen Geschwindigkeit. In der Münchhaldenstrasse werden die Trottoirs fast überall verbreitert. Eine einseitig, durchgehend angeordnete Baumreihe sorgt für Schatten und erhöht die Aufenthaltsqualität. Das heute schon sehr schmale nordseitige Trottoir der Münchhaldenstrasse, Abschnitt Seefeld- bis Dufourstrasse, muss um wenige Zentimeter auf 1.80 m reduziert werden, damit auf dem südseitigen Trottoir eine Baumreihe gesetzt und das Velo in der Einbahnstrasse im Gegenverkehr geführt werden kann. Die Trottoirnase an den Knoten Säntis-/Münchhaldenstrasse und Geranien-/Münchhaldenstrasse sowie die neuen Trottoirüberfahrten bei den Begegnungszoneneingängen Fröhlichstrasse und Gärtnerstrasse erhöhen die Sicherheit für die Fussgänger\*innen und unterstützen die Kontinuität der Fusswege. Als wichtigste Massnahmen für den Veloverkehr gelten die einseitige Anordnung der Parkierung, die zur Erhöhung der Sicherheit beiträgt, die Begradigung und Verschmälerung der Fahrbahn sowie der Rückbau von vertikalen Versätzen, der für eine komfortablere Velofahrt sorgt.

### 4.3 Hitzeminderung

Im gesamten Perimeter gibt es heute im öffentlichen Raum 51 Bäume. Davon sind 47 Teil der Baumallee in der Dufourstrasse. Die restlichen vier Bäume bilden eine kurze Baumreihe in der Münchhaldenstrasse.

In der Fröhlichstrasse sind heute keine Bäume gepflanzt. Mit dem Projekt können insgesamt 31 neue Bäume gesetzt werden. Sieben Bäume werden für die Lückenschliessung in der Dufourstrasse, 18 für die durchgehende Baumreihe in der Münchhaldenstrasse und sechs für die Aufwertung der Fröhlichstrasse gepflanzt. Die 31 neuen Bäume spenden in den Sommermonaten Schatten, schaffen zusätzliches Verdunstungspotenzial und leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur Hitzeminderung in der Stadt. Weitere Massnahmen wie die Entsiegelung von Parkierungsflächen zwischen der geplanten Baumreihe in der Münchhaldenstrasse können in der nächsten Projektphase geprüft werden.

#### **4.4 Parkierung**

Um die Baumreihe zu pflanzen, die Baumücke zu schliessen und die Massnahmen zur Hitzeminderung umzusetzen sowie die Sicherheit und den Komfort für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen, müssen von den 47 im Perimeter bestehenden Blaue-Zone-Parkplätzen total 27 abgebaut werden. Der Rückbau liegt innerhalb des ermittelten Kompensationspotentials. Von den 16 weissen Parkplätzen muss lediglich einer rückgebaut werden.

Zürich, 4. Juni 2021 / Rombo GmbH, eco

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel